SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 2694 DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

MARZO DE 1994

C U T C S A

Situación laboral de los trabajadores de la empresa

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 17 DE MARZO DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Carlos Cassina

Miembros : Señores Senadores Tabaré Hackenbruch y Jaime Pérez

Invitados especiales : Señor Presidente de CUTCSA, Carlos Lago, señor Juan Delgado y doctor Luis Pedro Panizza

Secretario : Señor Néstor T. Cardozo

Ayudante de Comisión : Señor Juan F. Negro

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 4 minutos)

La Comisión recibe con mucho gusto a los integrantes del Directorio de CUTCSA, señores Lago, Salgado y Panizza, a quienes agradecemos por haber accedido a nuestra invitación a fin de proporcionarnos cierta información acerca de los planteamientos realizados ante este Cuerpo por el sindicato de trabajadores de CUTCSA, cuya versión taquigráfica hemos puesto previamente en vuestro conocimiento.

SEÑOR LAGO.- Señor Presidente: en primer lugar, queremos destacar que para nosotros es un honor concurrir a esta Comisión y desde ya adelantamos que toda vez que sea necesaria nuestra presencia para colaborar en el esclarecimiento de algún tema, vendremos con mucho gusto.

En segundo término, cabe señalar que hemos leído la versión taquigráfica que se nos hizo llegar de la reunión que mantuvieron con los representantes del sindicato y, en tal sentido, antes de ingresar a la consideración del tema de fondo, quisiéramos efectuar algunas precisiones sobre su contenido. Sobre este aspecto, podemos decir que coincidimos con lo que se expresa en cuanto a que existe una buena y fluída relación entre la empresa y el sindicato Creo que ambas partes hemos puesto lo mejor para que ello sucediera, ya que entendemos que es la mejor forma de encontrar solución a los problemas. No obstante, en ciertos pasajes de la disertación de algunos dirigentes, se recogen

determinadas apreciaciones con las que no concordamos. Concretamente, no estamos de acuerdo con la afirmación de que la implantación de los horarios cortados, por parte del Directorio de CUTCSA, obedece no sólo a una intención de congelar la presunta deuda existente, sino que también podría haber algún fin encubierto y no explicitado. En ese sentido, declaramos enfáticamente que de ningún modo el Directorio está conforme o satisfecho por haber tomado esa medida; lo hizo porque no encontró otro mecanismo --si lo hubiera, lógicamente, lo utilizaría-- para congelar esa deuda. Tengamos en cuenta que si este tema va a ir a la justicia laboral, su dilucidación puede demorar uno, dos o tres años --nadie lo puede determinar a priori-- y, por lo tanto, no podemos --debemos tener presente que se trata de una deuda estimada en alrededor de U$S 35:000.000-- dejarla aumentar, si resulta que el fallo judicial favorece la reclamación de los trabajadores. Naturalmente, somos conscientes de que los horarios cortados perjudican a los trabajadores y también a la empresa, pero luego de buscar infructuosamente --incluso con los propios representantes del sindicato. soluciones alternativas, no tuvimos más remedio que tomar la decisión en el sentido de implantarlos.

Es importante destacar, señor Presidente, que los horarios corridos en el transporte fueron solicitados por el sindicato --que en aquel momento se denominaba UGT-- en la década del '60 y nuestra empresa fue accediendo gradualmente y por sectores, a dicho pedido.

Por otra parte, debemos destacar que no es correcta la afirmación de que el planteo inicial por este tema fue hecho buscando necociar con la empresa, ya que, por el contrario, CUTCSA ha sido demandada y ha contestado la demanda.

Es decir, CUTCSA se entera de esta reclamación de los trabajadores a través de un comunicado del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ante el que fuimos denunciados y demandados. Esa demanda fue contestada por nuestos abogados. Por lo tanto, no hubo un planteo, tal como lo afirma uno de los dirigentes sindicales; lo que ellos hicieron fue buscar una solución negociada con la empresa. La negociación se produce cuando CUTCSA encuentra en los horarios cortados una de las soluciones. Es así que, en su oportunidad, los trabajadores expresaron que están tratando por todos los medios posibles y razonables, de crear una situación que permita negociar seriamente con la empresa. Afirmaron, además, que desean llegar a un acuerdo respecto a la reglamentación del período de descanso en la jornada de trabajo. Por ello digo que previamente no hubo intento de negociación, sino una reclamación de la que nos enteramos a posteriori de realizada.

Por otra parte, los trabajadores sostienen que están absolutamente convencidos de que hay otros intereses en juego que llevan a aplicar estos horarios cortados. Asimismo, expresan que, fundamentalmente, se trata de crear una situación conflictiva que permita a la empresa negociar el pago de la deuda que tiene con los trabajadores, junto con el tema de la reglamentación.

Queremos aclarar que esta afirmación carece de pruebas y es tendenciosa. La empresa aplica los horarios cortados por una sola razón: para congelar la deuda existente; otro motivo no existe.

En otro momento, los trabajadores expresan que la ley establece que las fracciones de las horas extras deben llevarse a 30 minutos, en

caso de estar comprendidas entre 1 y 29 minutos. Ante ello, queremos decir que estamos liquidando normalmente; sin embargo, se entiende que se está haciendo en forma incorrecta. En todo caso, si consideran que se está realizando mal esta tarea, deberían hacer la reclamación correspondiente.

La otra forma que existe para satisfacer la demanda de los trabajadores es, en lugar de los horarios cortados, trabajar con horarios normales, corridos, y en la cuarta hora --según sostiene la doctrina-- habría que paralizar la unidad, volver al garage o a la oficina, devolver el ómnibus a las autoridades de la empresa, el guarda tendría que entregar los boletos y el dinero recaudado y, a partir de allí descansar la media hora. Luego de este lapso, deberían volver, sacar nuevamente la unidad, pedir los boletos y la recaudación entregada. Todo ello implica un planillado, un control y la intervención de las computadoras. De acuerdo con el planteo que hace la U.T.C., habría que trabajar de esta forma. De este modo, dos veces al día --una vez en el turno de la mañana y otra en el de la noche-- se paralizaría toda la empresa. Como los ómnibus salen a distintas horas, al llegar a la cuarta hora, habría que parar la unidad. Como dije, inevitablemente, dos veces al día la empresa estaría totalmente paralizada. Entonces, la solución es incompatible con la rama de actividad que desarrollamos. Aquí existe un vacío de reglamentación porque esta actividad aún no está regulada. La ley dice "se reglamentará". Per ningún reglamento establece que la media hora de descanso debe otorgarse a la primera, a la cuarta o a la séptima hora, o de alguna manera especial.

Por lo tanto, basándonos en el planteo que han hecho los trabajadores en el sentido de que debe haber un descanso entre la

cuarta y la quinta hora, deberíamos aplicar ese mecanismo que he mencionado que, a nuestro entender, no es viable en esta rama de actividad. Creemos que esta materia se debe reglamentar en forma distinta. Además, no sólo se trata del transporte urbano, sino también del interdepartamental de corta y larga distancia, en cuyo caso habría que volver a Montevideo para entregar la unidad.

O sea que, por ejemplo, un ómnibus que va a Rivera tendría que venir dos veces a la Capital, lo que se transformaría en un círculo vicioso. Por esa razón, entendemos que esta reclamación es abusiva.

Asimismo, debemos tener en cuenta la imposibilidad de llevar esta solución a la práctica. Por otro lado, los empleados descansan por concepto de espera, una hora y media como promedio cada ocho horas y emplean veinte minutos para entregar el ómnibus; concretamente, trabajan siete horas y cuarenta minutos. Cabe aclarar que tanto los guardas como los conductores sostienen que las esperas no son descanso pues en ese lapso deben custodiar los valores y el ómnibus. Entonces, para que estos empleados queden librados de tal responsabilidad, deberíamos llevar a cabo la operación mencionada anteriormente que, prácticamente, es imposible.

Por otra parte, podemos comprobar que la hora y media que insumen las famosas esperas en las terminales --que los trabajadores sostienen que son utilizadas para corregir el servicio-- son empleadas para descansar, aunque se afirme lo contrario. Muchos de nosotros observamos alguna vez, por ejemplo en la Aduana, la existencia de una cadena de bares próximos a la Terminal, a los que concurrían tanto el guarda como el conductor, luego de cerrar el ómnibus.

Por estos motivos, creemos que aquí existe una suerte de deslealtad porque, en primer lugar se pide el horario corrido y, luego de otorgado, después de varios años, se hacen reclamaciones injustas.

De todas formas, hemos conversado con los trabajadores y lo

seguimos haciendo a fin de encontrar una solución a este problema. No obstante, independientemente de esto, debemos tomar medidas porque, de lo contrario, la deuda se acrecienta a razón de U$S 500.000 por mes. Entonces, reitero, la intención de la empresa es negociar pero, simultáneamente, tiene que adoptar una medida. Aún no lo hemos hecho a fin de dar un tiempo a la negociación, pero éste se está agotando y, en cualquier momento CUTCSA modificará los horarios y el conflicto va a sobrevenir aunque a nosotros nos perjudique Si bien hemos participado de una comisión tripartita encargada de buscar soluciones, éstas no han aparecido.

La propuesta de los trabajadores consiste en que si trabajan siete horas cuarenta minutos se les otorgue siete horas diez minutos de turno y treinta de descanso. Luego, veinte minutos más para entregar el coche. Sin embargo, esa propuesta se contradice con la reclamación que plantearon ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que establece que el descanso debe otorgarse entre la cuarta y quinta hora. Al respecto, pensamos distinto y nuestra posición está avalada por un dictámen que hemos solicitado a médicos laboralistas, quienes sostienen que es mejor que la fatiga y el estrés que el tránsito intenso les provoca a los conductores y guardas se vaya diluyendo con intervalos cada hora u hora y media y no con un descanso al final de la jornada o a la cuarta o quinta hora de trabajo. Quizás otros médicos sostengan una posición contraria , pero creemos que es mejor el sistema vigente ya que cada hora y diez minutos de trabajo pueden descansar. Los trabajadores reclaman la media hora que la Ley establece y, además, que se les mantenga la hora y media de espera. De algún modo se contradicen, porque sostienen que ese tiempo es para que la empresa

coordine el servicio y ahora lo reclaman para descansar. Si hacemos los horarios sin espera, con el riesgo de no coordinar debidamente el servicio y les otorgamos la media hora reclamada, sin duda, saldrán perjudicados.

Sabemos que la implantación de horarios cortados perjudica notoriamente a los trabajadores porque les impide hacer horas extra que, aunque no es el recurso ideal, constituye una fuente de trabajo que les permite aumentar sus ingresos.

Si sumamos esas cuatro horas a las extra, se transformarían nuevamente en ocho horas y volverían a exigir la media hora en cuestión lo que, repito, crearía un círculo vicioso.

Por otra parte, existen aproximadamente mil trabajadores que tienen otra ocupación y que, de esta forma, deberían optar por una actividad u otra. En resumen, es mayor el perjuicio que les puede crear un fallo a su favor --situación que los trabajadores no analizaron al efectuar el planteo y en alguna oportunidad nos lo reconocieron--, que las consecuencias de mantener la realidad actual, porque sus abogados no les informaron correctamente. La inmensa mayoría de los trabajadores desea que si interviene la Justicia Laboral, se falle en su contra, porque si sucede lo contrario, saldrán perjudicados. De alguna manera, la Dirección del Sindicato se encuentra atrapada pues los asesores legales les hicieron notar sus derechos, pero lógicamente al no conocer los temas del transporte, los hicieron entrar en un callejón sin salida.

Ninguno de los tres sectores que componen las listas quiere plantear el tema en forma clara. Y esto lo digo en forma subjetiva ya que nuestra empresa no tiene por qué intervenir en los problemas

sindicales. Pero nos hemos enterado que a los tres sectores se les hace imposible plantear la problemática ante una asamblea de trabajadores, y nadie les va a decir lo que van a perder. Seguramente, les dirán que CUTCSA está buscando algún beneficio subalterno u oculto.

Finalmente, queremos hacer la siguiente puntualización.

Se ha dicho que CUTCSA fue la única empresa que decidió no aprovechar esta oportunidad --refiriéndose a la renovación de flotas--, y como consecuencia de ello se ha perdido, en comparación con otras empresas que sí han cambiado los vehículos, una cifra importante en la venta de los boletos. Esta aseveración no es correcta porque nuestra empresa no desaprovechó la oportunidad impulsada por el Gobierno en el sentido de renovar la flota, sino que, por el contrario, CUTCSA por esa vía ha traído una importante cantidad de ómnibus y lo sigue haciendo. Cabe destacar que estamos cerrando el Plan 93, de acuerdo con un Decreto de la Junta Departamental reglamentado por el Intendente Municipal.

Por el sistema creado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Banco de la República, CUTCSA ha traído no solamente los 82 ómnibus con los cuales permitió solucionar la quiebra de COOPTROL, sino que además en ese mismo año trajo 103 unidades por el mismo plan de renovación que utilizaban las cooperativas. A fines de este mes culmina el Plan 1993, que consta de 156 unidades, 104 de ellas urbanas y el resto interdepartamentales, y ya se está preparando el Plan 1994 que consta de 104 unidades. No se pueden hacer comparaciones, como las realizadas por la Unión de Trabajadores de CUTCSA, que llegó a la conclusión de que CUTCSA es la única empresa que decidió no aprovechar esa oportunidad. Lo que ocurre es que nuestra empresa tiene casi 1.000 ómnibus y las cooperativas alrededor de 100, superando algunas esa cifra debido a la quiebra de dos de ellas. Reitero, no es lo mismo la renovación de flota para una cooperativa que tenía el 50% de sus unidades en circulación --en un estado de obsolescencia tal que la única solución era cambiarlas-- y el resto desguasadas y paralizadas. Es evidente que una empresa como la nuestra, con casi 1.000 ómnibus, va a demorar más tiempo en renovar su flota. Además, las fábricas brasileñas no pueden producir al ritmo requerido por un país pequeño como el Uruguay, ya que además de cubrir un altísimo consumo interno deben cumplir pedidos de otros países. Es decir que la renovación se está haciendo al punto que lo puede hacer una empresa de la magnitud de la nuestra.

En cuanto a que la empresa no concurrió a las reuniones de Comisiones Bipartitas que se crearon para buscar soluciones, debemos

decir que rechazamos esto porque si no concurrimos a la reunión mencionada por la Unión de Trabajadores de CUTCSA fue por la sencilla razón de que no nos enteramos. Cuando el Director de Obras y Servicios a la Comunidad de la Intendencia Municipal de Montevideo, señor Rossi, nos preguntó por qué no habíamos concurrido, le hicimos saber que no estábamos enterados de la misma y le preguntamos por qué no nos había invitado, ya que esa Comisión trabaja a nivel de la Intendencia. El nos respondió que la Unión de Trabajadores de CUTCSA era la encargada de hacer las invitaciones. En las ocasiones en que nos enteramos, sí concurrimos. Hace pocos días se realizó una tercera reunión donde hubo representación de CUTCSA, y lo mismo sucedió en otra Comisión que pidió la Unión de Trabajadores de CUTCSA para buscar soluciones en forma conjunta y hacer más eficiente a la empresa. Ellos cuestionan a nuestros delegados, que fueron elegidos por el Directorio, porque sostienen que los técnicos que enviamos son jefes sin autoridad. Por supuesto que el que decide siempre es el Directorio. Los representantes de la otra parte tampoco deciden; simplemente opinan y después consultan a su plenario Lo mismo hace la empresa, eligiendo técnicos --que quizás la representan mejor que sus propios Directores-- que comunican al Directorio las soluciones a las que se arribó para que éste las apruebe. De la misma manera, repito, ellos remiten a su plenario las soluciones propuestas para que éste decida. Por lo tanto, la afirmación hecha por la Unión de Trabajadores de CUTCSA no es correcta.

El resto de lo manifestado por el sindicato no tiene mayor relevancia para nosotros. Simplemente, queríamos hacer estas aclaraciones, porque nos parece elemental contar nuestra versión sobre

estos hechos, para que conste en actas que la empresa no es indiferente al tema.

Finalmente, queremos decir que con respecto al tema de la media hora, ante la reclamación de la Unión de Trabajadores de CUTCSA y la respuesta de nuestro Directorio, el Departamento Jurídico del Ministerio ha emitido una resolución de la que con mucho gusto dejaremos una copia. En la misma, de algún modo, se le da la razón a nuestra empresa.

Es de destacar que estamos a la búsqueda de soluciones negociadas. No queremos aplicar los horarios cortados, que pudieron haber sido impuestos hace mucho tiempo --ya estaba prevista la fecha-- y los dejamos en suspenso, perdiendo dinero --en caso de existir un fallo adverso--, a la espera de abrir ese espacio de negociación primero en el Ministerio y luego en nuestra empresa. Pero hay que tener en cuenta que los tiempos son relativos, en virtud de que si hay una decisión contraria a CUTCSA la deuda sigue aumentando y hoy día, para poder pagarla -- los ómnibus no pertenecen a la empresa y, por lo tanto, no los puede vender-- habría que vender el patrimonio de la empresa. Lo único que podríamos enajenar es nuestra planta industrial, ya que el resto del patrimonio está formado por inmuebles para oficinas y playas de estacionamiento, que es imposible vender porque los ómnibus no pueden guardarse en la calle. Es decir que se vendería la planta industrial con sus predios, maquinarias, instalaciones, planta reconstructora de neumáticos, fábrica y reparación de carrocerías. La misma no está instalada con propósitos de lujo, sino como una infraestructura que apoya a las unidades en la calle y como ente testigo para los talleres de plaza, a fin de frenar costos. Además, no

sabemos si nos alcanzaría lo percibido con esta venta, porque no creemos que alguien esté interesado en comprar una planta industrial en Uruguay, actualmente, donde la industria está decreciendo gradualmente. Hace pocos días, por ejemplo, se remató la planta de GEMO. Por lo tanto, no existirán muchos compradores y no sé si llegaríamos a la cifra necesaria para pagar a los trabajadores en caso de un fallo adverso.

SEÑOR PEREZ.- Agradecemos la información que se nos ha proporcionado. A fin de desentrañar el problema, quisiera hacer la misma pregunta que formulé a la delegación del sindicato.

La pregunta que planteé era la siguiente: cuál había sido la causa detonante del problema si durante 35 años se realizó un trabajo aparentemente satisfactorio --me estoy refiriendo al sistema con un horario continuo-- entre ambas partes. Cuando hablo de este período no tengo en cuenta los doce años difíciles que atravesó el país y sí los otros veinticinco en los que no existieron controversias. Entonces, ¿cuál fue la causa que llevó a esta crispación? No se trata de una reivindicación más o menos, sino de una modificación sustancial en la forma de labor de más de tres décadas. El Sindicato dio su opinión -- que consta en la versión taquigráfica-- y me gustaría saber cuál es la de los señores visitantes, a los efectos de que le sea aclarado a la Comisión cuál fue el problema detonante y, de ser posible, buscar una solución.

SEÑOR LAGO.- Coincido con el señor senador en cuanto a que el horario corrido es una vieja costumbre surgida en CUTCSA en la década del sesenta y 35 años después se desencadena este problema. Entendimos que esta forma de trabajo beneficiaba a los trabajadores. Siempre consideramos que el transporte tiene un sistema de trabajo no continuo. Dado las esperas que se dan, el descanso se estaba otorgando, pero repito que la ley no establece de qué manera. Ello se basa en que la hora y media de descanso no es tal porque tienen una responsabilidad a su cargo. Siempre se entendió que ese descanso comprendía una cantidad de minutos que en gran medida superaba la media hora como complemento de que ellos tuvieran el ómnibus a su cargo. Como bien dijo el señor senador, se trabaja sobre la base de una especie de acuerdo tácito que rigió durante varias décadas. Cierto día alguien entendió --no sé quién fue-- que durante

la media hora establecida por ley no se descansaba. Por nuestra parte, consideramos que eso no es así porque, por el contrario, se descansa con creces y, además, la forma en que se hace es mejor. Según tengo entendido, el tema fue puesto en el tapete por un asesor letrado y llevado a una asamblea sin previo análisis. Si dicho análisis se hubiera hecho o si se hubiera planteado el problema en la empresa en lugar de hacer la demanda en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y que CUTCSA tomara conocimiento de los hechos a través de una información brindada por esa Cartera, nosotros les hubiéramos hecho saber cuáles serían las consecuencias que dicha reclamación acarrearía, evitando la situación que hoy se plantea.

Refiriéndome a la pregunta planteada por el señor senador, reitero que no sabemos exactamente cuál fue el motivo que desencadenó esta situación.

Cuando hablamos de una negociación, queremos significar que estamos dispuestos a buscar una solución de aquí en adelante. Ellos hacen referencia a una deuda existente, a su juicio, desde 1985. Frente a tal planteo contestamos que de esa forma no podemos negociar nada, teniendo en cuenta que ya encontramos un mecanismo para congelar la deuda mencionada. El gremio ofrece proceder a un cambio de aquí en adelante, de modo que la deuda no aumente y, como dije, el mecanismo ya se encontró. Han hablado de --usando una expresión que no corresponde-- chantaje. Esto no es así de ningún modo; nosotros estamos dispuestos a negociar toda la reclamación, porque de otro modo nos quedaríamos con el pasivo y ellos con el activo. De esa forma no estaríamos hablando de negociación, sino de asegurarse un posible cobro. Repito que nosotros dijimos que no, que debía negociarse todo y para ello existen miles de

formas; el punto está en que exista voluntad de hacerlo.

Si se nos dice que la asamblea otorgó un mandato irrenunciable, que es el de la presentación del asunto ante la Justicia entonces la solución la tienen ellos. Podrían llamar nuevamente a asamblea y pedir que la resolución sea cambiada.

No sé si con lo manifestado he dado respuesta a la inquietud planteada por el señor senador Pérez.

SEÑOR PEREZ.- Se trata de un tema muy difícil.

SEÑOR HACKENBRUCH.- En realidad, lamentablemente --como ya lo había anunciado-- no pude concurrir a la sesión de la Comisión a la que asistieron los trabajadores. Sin embargo, en el día de hoy leí la versión taquigráfica de esa reunión y, específicamente, la pregunta formulada por el señor senador Pérez sobre cuál fue el detonante de este problema, pero no vi que se haya respondido explícitamente.

SEÑOR PEREZ.- Personalmente creo que los trabajadores no comprendieron el alcance de mi consulta, por lo que la respuesta no fue concreta.

SEÑOR HACKENBRUCH.- Simplemente deseo estar en condiciones de avalar lo que se nos informa. Me interesa el tema, al igual que a todos los señores senadores. El transporte es un asunto muy complejo, importante y sensible.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, quiero agradecer a los integrantes del Directorio de CUCTSA la información que nos han proporcionado. Naturalmente, también reitero el hecho de que hayan correspondido a nuestra invitación y deseo señalar, asimismo, la disposición de esta Comisión para colaborar en la búsqueda de una solución a la situación presente, en el entendido --y esto lo digo a título personal-- que de no hallarse de común acuerdo entre la empresa y los trabajadores, se puede llegar a una realidad que creo nadie quiere. Por lo tanto, le señalo, en particular al señor Presidente del Directorio de CUCTSA, que, en la medida en que se entienda por parte de la empresa --también se lo hemos dicho a los trabajadores y se lo volveremos a decir-- que este grupo de trabajo puede colaborar en la búsqueda de una salida a este conflicto entendido como de intereses --digamos así--, quienes lo integramos nos encontramos dispuestos a ello. En consecuencia, es probable que volvamos a conversar tanto con los trabajadores como con el Directorio de CUCTSA con el fin señalado.

Reiteramos a los miembros de la delegación nuestro agradecimiento por su presencia.

SEÑOR LAGO.- Por nuestra parte, agradecemos al señor Presidente y a los miembros de la Comisión la invitación que nos han formulado y estamos a sus órdenes para concurrir nuevamente cuando lo consideren necesario. Como ya se ha dicho, es este un tema muy importante y el conflicto puede llegar a adquirir una gran dimensión si no encontramos una solución de consenso.

(Se retira de Sala la delegación del Directorio de CUCTSA)